

جهود المنظمة الدولية للطيران المدني في الحد من التلوث الناتج عن عمليات النقل الجوي

أ. جقبوبي حمزة عضو مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي

كلية الحقوق - جامعة بومرداس

مقدمة:

لقد جاء في دياجاجة اتفاقية شيكاغو الموقع عليها في 07 ديسمبر 1944 والمتعلقة بالطيران المدني الدولي أن التطور المستقبلي للطيران المدني الدولي بإمكانه المساعدة على خلق تفاهم وتقارب بين شعوب العالم، وأن أي تعسف بإمكانه تهديد الأمن العام¹.

وكان للنمو الحاصل على مستوى بناء الطائرات وتصميمها وزيادة حمولتها وسرعتها الأثر البالغ في بروز مشاكل عديدة، خصوصا ما تعلق منها بالمجال البيئي، ذلك أن الطائرات تخلف أثناء قيامها برحلاتها غازات مضرّة بالغلاف الجوي للأرض خصوصا أثناء تواجدها بطبقات الجو المرتفعة عندما يتعلق الأمر بالرحلات البعيدة المدى².

على أن تأثير الطائرات لا يقتصر على التلوث الجوي، وإنما يتعداه إلى الضجيج الذي تخلفه أثناء الرحلة الجوية عبر مراحلها المختلفة، الإقلاع، الهبوط و التحليق، وصار الحديث أكيدا عن التلوث السمعي كصورة من صور التلوث الناتج عن الطيران المدني، بعدما تبين أن أثره قد يصل إلى أزيد من 50 كم من المصدر، فما بالك بمن يقطن بالقرب من المطارات؟! وهو ما يشكل مساساً بسلامة الإنسان وأمنه وحقه المشروع في الراحة، في الوقت الذي يعتبره البعض علامة

* أستاذ بكلية الحقوق جامعة أحمد بوقرة -بومرداس-

¹ (CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale).

² تقرير التنمية البشرية 2008/2007 محاربة تغير المناخ ، التضامن الإنساني في عالم منقسم ، صادر عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي undp ، نشر مؤسسة الكركري للنشر ، لبنان 2007 ، ص 07 .

وشاها على الحياة والنشاط، ومرادفاً للحياة والتطور والنمو الاقتصادي¹، وبين هذا وذاك يتعين على المنظمة الدولية للطيران المدني إلزامية البحث في الآليات اللازمة للحد أو للتخفيف من الأضرار البيئية لعمليات النقل الجوي دون المساس بالنمو الطبيعي لهذا القطاع، باعتبارها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة أنيطت بها مهمة القيام ببعض ما يأتي:

- 1 - تأمين نمو الطيران المدني في العالم أجمع.
 - 2 - تشجيع تقنيات إنجاز واستغلال الطائرات.
 - 3 - تشجيع نمو طرق الملاحة، المطارات، التجهيزات، وخدمات الملاحة الجوية.
 - 4 - الاستجابة لحاجات الشعوب في مجال النقل الجوي الأكيد، المنظم، الفعال والاقتصادي.
 - 5 - تفادي التبذير الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة.
- و للتفصيل في مختلف هذه العناصر و غيرها، جرى تقسيم هذه الدراسة إلى محورين:
- يتناول المحور الأول: ضجيج الطائرات، ظهوره و اهتمام المنظمة الدولية للطيران المدني و كذا أسبابه.
- و يتناول المحور الثاني : آليات الحد منه، و هي التي تم اعتمادها من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني.

أولاً : ضجيج الطائرات: لقد ظهرت مشكلة الضجيج حول المطارات -سواء أثناء عملية الإقلاع أو الهبوط أو حتى عند التحليق بالقرب من السطح- مع بداية الستينات من القرن العشرين وما عرفته من تكنولوجيا المحركات النفاثة، وتضاعفت أبعاد هذه المشكلة خلال الثلاثين سنة الموالية،

¹ T. Rich, les nouveaux instrument'environnement, mémoire de recherche m2 , université paris 1 , 2006 _ 2007 p. 04

¹ J.L. parant, les nuisances acoustiques au tour des aéroports, journal de physique, volume 04. 1994. France s juridiques du prévention du bruit dans l'environnement, mémoire de recherche m2 , université paris 1 , 2006 _ 2007 p. 04

إذ تتولى 8000 طائرة نقل الملايين من المسافرين وهو ما يعني عملية إقلاع أو هبوط كل نصف دقيقة¹.

ومن المتوقع أن تعرف الخمسة عشر (15 سنة) المقبلة تضاعف هذه النسبة، وهو ما يجعل السلطات العمومية في أمس الحاجة إلى صياغة آليات من شأنها التوفيق بين طرفي معادلة، قد يبدو من الصعب التوفيق بينها، ويتعلق الأمر بضرورة تأمين الهياكل اللازمة لاستقبال الطلب المتزايد على النقل الجوي، و ضرورة تأمين سلامة بيئية والحد من التكلفة البيئية لهذا التوسع وبالأخص ما يتعلق بالضجيج حول المطارات.

ولم يكن ليفكر عند صياغة أو التوقيع على اتفاقية شيكاغو سنة 1944² - في أن الضوضاء ستصبح أحد المواضيع البيئية التي تستدعي الانتباه وحتى الجهد، غير أن الوقت أثبت عكس خلاف، الأمر الذي ألقى على عاتق المنظمة الدولية للطيران المدني إلزامية البحث عن سبل مواجهة هذا التحدي .

فلقد كان الضجيج مثار قلق قديم لمنظمة الطيران المدني، وإن كان مقتصرًا في البداية عن ضجيج المراوح وهي تدور بسرعات قريبة من سرعة الصوت، و زاد هذا القلق بدخول الجيل الأول من الطائرات النفاثة قطاع النقل مع بداية الستينات وازدياد أعدادها.

وفي عام 1968 أقرت الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني قراراً اعترفت فيه بجدية مشكلة الضجيج بالقرب من المطارات، وكلّفت مجلس المنظمة بصياغة مواصفات دولية وقواعد إرشادية لمراقبة ضجيج الطائرات.

وفي سنة 1971 صادقت الجمعية العامة للمنظمة على قرار آخر اعترفت فيه بالآثار البيئية السيئة ذات الصلة بنشاط اقل الجوي، ووضع هذا القرار على عاتق المنظمة الدولية للطيران

¹ J.L. parant, les nuisances acoustiques au tour des aéroports, journal de physique, volume 04. 1994. France, p. 31 .

² - الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي لـ 07 ديسمبر 1944. (اتفاقية شيكاغو) .

المدني واجب توجيه الطيران المدني بحيث يحقق أكبر قدر ممكن من النمو الآمن دون المساس بالبيئة البشرية.

وفي ذات السنة صادقت الدول الأطراف في اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 على الملحق السادس المعنون بحماية البيئة¹، والذي تناول مختلف جوانب المشاكل الناجمة عن ضجيج الطائرات ويتعلق الأمر بـ:

1 - إجراءات وصف وقياس ضجيج الطائرات.

2 - قدرة الإنسان على تحمل ضجيج الطائرات.

3 - ترخيص ضجيج الطائرات.

4 - معايير الحد من ضوضاء الطائرات.

5 - مراقبة استخدام الأراضي.

6 - إجراءات الحد من الضجيج أثناء اختبار المحركات قبل الإقلاع.

وبعد إقرار هذا الملحق، تم الإعلان عن اللجنة المعنية بضجيج الطائرات comité sur le bruit des aéronefs (can) وكذا اللجنة المعنية بانبعاثات محركات الطيران comite sur les émissions des moteurs d'aviation (caef)، و اللتان دجتا مع بعض سنة 1983 تحت مسمى لجنة حماية البيئة من الطيران (caep) comite de protection de l'environnement en aviation².

¹ - دخل حيز النفاذ سنة 1993 .

² - تتشكل من 23 عضو ، معينين من طرف كل الدول الآتية : جنوب أفريقيا ، ألمانيا ، الأرجنتين ، أستراليا ، البرازيل ، كندا ، الصين ، مصر ، إسبانيا ، الولايات المتحدة الأمريكية ، روسيا ، فرنسا إيطاليا ، اليابان ، نيجيريا هولندا ، بولونيا ، بريطانيا ، سنغافورا ، السويد ، سويسرا ، تونس ، أوكرانيا.

كما تتشكل من 12 عضو ملاحظ ، يتم تعيينهم من الدول والهيئات الآتية : اليونان ، النرويج ، المجلس الدولي للمطارات (ACI)، الهيئة العربية للطيران المدني (acac) ، لجنة الاتحاد الأوروبي (ec) ، الاتحاد الدولي للنقل الجوي (Iata) ، الأمانة العامة للاتفاقية الاطارية للأمم المتحدة بشأن تغير المناخ ، المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (omm) .

وتولت اللجنة المعنية بضجيج الطائرات وضع قواعد قياسية لترخيص الضجيج للطائرات النفاثة المستقبلية دون الصوتية les avions a réaction subsoniques ، والطائرات المستقبلية المروحية les avions a hélices ، كما أنها وصفت قواعد إرشادية لترخيص الضجيج للطائرات فوق الصوتية المستقبلية les avions super soniques ، والطائرات المروحية قصيرة الإقلاع والهبوط ، بالإضافة إلى وحدات القدرة المساعدة والنظم ذات الصلة المركبة على متن الطائرات أثناء تشغيلها على السطح¹.

ويعود ضجيج الطائرات إلى سببين رئيسيين²:

1 - ضجيج المحركات: ونفرق بخصوص المحركات النفاثة بين عدد كبير من مصادر الضجيج، فبعضها يعود لقوة الدفع، والآخر مرتبط بالقطع المتحرك أو الدوارة، والآخر ذو صلة بالمضخات وأخيرا الضجيج المرتبط بالعنفات.

أ - ضجيج الدفع : وهو ضجيج ذو موجة واسعة ترتبط قوته وضعفه بسرعة وبطأ الدفع وكذا بضغط وحرارة الغاز، وينتج عن اختلاط الغازات المندفعة بالهواء.

ب - ضجيج الضخ : يتميز بوجود صوت خالص يمين على طيف من الضجيج واسع الموجة.

ج - ضجيج الناتج عن حركة العنفات وعن الاحتراق: قد يصعب التفريق بين هذين النوعين وبين الضجيج الناتج عن الدفع من حيث إتجاههما في اتجاههما الخلفي وموجتهما التي قد تصل إلى 3000 و 4000 هرتز.

2 - الضجيج الناتج عن الديناميكية الهوائية: لقد كان للتطور المستمر الحاصل على مستوى تصميم وبناء الطائرات خلال العشرين سنة الأخيرة أثر كبير في بروز شكل جديد للضجيج مرتبط بمرحلة اقتراب الطائرة من الأرض، ولقد ظل هذا النوع من الضجيج مستبعدا نظرا لعدم إمكانية مقارنته بضجيج المحرك.

¹ راجع الملحق السادس عشر من اتفاقية شيكاغو، المجلد الأول.

² J.L. parant. Op. cit , p32 et s .

غير أن الاهتمام بهذا النوع من الضجيج زاد بظهور الطائرات الحديثة كطائرة إيرباص A340 (airbus) والتي تستلزم رفع قوة دفعها عند قرب نهاية الرحلة من أجل تماسكها في الهواء. وتختلف أشكال الضجيج الصادر عن الطائرة باختلاف وضعها ما بين التحليق إلى التمهيد لذلك إلى قرب الانتهاء منه، ومهما كان شكله ودرجته، فإنه يستدعي الحد منه إلى الحدود التي تجعل العيش معه ممكناً، وهو ما يجرنا إلى الحديث عن آليات ذلك، والمعتمدة من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني.

ثانياً - آليات الحد من ضجيج الطائرات: يعتبر الاهتمام بالضجيج كعرض من أعراض النقل الجوي قديم بالنسبة للمنظمة الدولية للطيران المدني، غير أن هذا الاهتمام شهد أوج قوته سنة 2004، حينما اعتمدت الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني القرار رقم أ.35-5/05-35¹ والذي تضمن مبدأ المقاربة المتوازنة "l'approche équilibrée" فيما يتعلق بتسيير الضجيج، وهذا ضمن الفقرة "c" من القرار والتي وردت تحت عنوان "السياسات والبرامج المبنية على المقاربة المتوازنة من أجل تسيير ضجيج الطائرات"²، وأعدت تأكيد هذا المبدأ ضمن القرار رقم أ.36-22/22-36³ والذي ترمي من خلاله إلى تحقيق ثلاثة أهداف رئيسية تتمثل في:

- 1 - الحد أو التقليل من عدد الأشخاص المتأثرين بضجيج الطائرات⁴.
- 2 - الحد أو التقليل من تأثير انبعاثات الطيران على جودة الهواء المحلي⁵.
- 3 - الحد والتقليل من تأثير انبعاثات الغازات الدفيئة الناتجة عن الملاحة الجوية على المناخ العالمي¹.

¹ - دخل حيز النفاذ في 08 أكتوبر 2004.

² Appendice © : politiques et programmes fondées sur une approche équilibrée pour la gestion du bruit des aéronefs.

³ دخل حيز التنفيذ في 28 سبتمبر 2007.

⁴ De limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs

⁵ De limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;

وتقوم المقاربة المتوازنة المعتمدة من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني على تحديد مشاكل الضجيج في المطارات، ومن ثمة تحليل مختلف التدابير اللازمة للحد منه والمتمثلة فيما يلي:

1 - تخفيف الضجيج عند المصدر (طائرات أكثر صمتا).

2 - تخطيط وتسيير استغلال الأرضيات.

3 - التدبير العملية من أجل تخفيف الضجيج.

4 - تقييد الاستغلال.

5 - الرسوم المرتبطة بالضجيج.

أ /- تخفيف الضجيج عند المصدر: لقد أفضت الجهود التي باشرتها المنظمة الدولية للطيران المدني خلال الأربعين سنة الأخيرة إلى خفض الضجيج عند المصدر، وذلك من خلال مطابقة الطائرات المصنعة الحالية إلى المعايير المتعلقة بالشهادة الملاحية الواردة ضمن المجلد الثاني من الملحق رقم 16 باتفاقية شيكاغو.

هذا الملحق الذي يستثني الطائرات ذات العنفات من الجيل الأول والتي تسمى " بالطائرات دون شهادة الملاحية sca " ومثال ذلك طائرة بوينغ Boeing 707، وطائرة دوغلاس dc8 . douglas

و تطبق المعايير المعتمدة من قبل مجلس المنظمة على الطائرات النفاثة التي طلبت شهادة ملاحيتها قبل 06 أكتوبر 1977 والواردة ضمن الفصل الثاني من الملحق 16، ويتعلق الأمر بطائرات بوينغ Boeing 727 و بوينغ 100-737، و 200-737، وطائرة دوغلاس dc9 douglas والتي تسمى اصطلاحا بطائرات الفصل الثاني.

وتطبق معايير أشد صرامة على الطائرات الجديدة والتي تسمى بطائرات الفصل الثالث ويتعلق الأمر بطائرة بوينغ Boeing 400/300 -737 وبوينغ Boeing 767 وأيرباص a319 وطائرات

¹ De limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat mondial ;

دوغلاس dc9-30 و dc9-40 ، وهي الطائرات التي طلبت شهادة ملاحظتها بعد 06 أكتوبر 1977 .

وفي شهر جوان 2001 اعتمد مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني معيار جديد حول الضجيج من خلال إقراره لطائفة جديدة من الطائرات تعرف بطائرات الفصل الرابع والتي تخضع لمعايير أشد صرامة مقارنة بطائرات الفصل الثالث، ويتعلق الأمر بطائرات بوينغ 747 sp و sr وطائرات دوغلاس dc10-40 و dc10-30.

وفي 01 جانفي 2006 أخضع المجلس طائرات الفصل الثالث إلى معايير طائرات الفصل الرابع من خلال إعادة ترخيصها.

وفي شهر فيفري 2010 أوصى الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة من الطيران فريق العمل حول الضجيج ببحث وتحليل مستويات الشهادات الملاحية للطائرات النفاثة دون الصوتية وكذا الطائرات الثقيلة المروحية، وعلى ضوء هذا البحث صياغة جملة من الحلول أكثر صرامة ، تعرض على لجنة حماية البيئة في اجتماعها التاسع سنة 2013 .

وتولت المديرية العامة للطيران المدني الفرنسي لسنة 2006 إعداد قاعدة بيانات حول الضجيج (noise dB) تحت إشراف المنظمة الدولية للطيران المدني، يكون هدفها تقديم معلومات للجمهور حول مستوى الشهادة الملاحية الممنوحة من هيئات التصنيف عن كل نوع من الطائرات. على أن إخضاع الطائرات لمعايير على مستوى تخفيف الصوت قد لا يرتب كل آثاره إذا لم يرفق ذلك بمعايير تتعلق بتخطيط وتسيير استغلال الأراضي المتصلة بالمطارات.

ب - تخطيط وتسيير استغلال الأراضي : يؤثر استخدام الأراضي حول المطارات على السلامة التشغيلية للمطارات وسلامة الكثافة السكانية المحيطة، لذا ينبغي أن تؤخذ الأنشطة حول المطارات -والتي يمكن أن تؤثر على سلامة وكفاءة تشغيل الطائرات- بعين الاعتبار عند تخطيط استخدام الأراضي قرب المطارات.

ويعتبر تخطيط إنشاء المطارات وكذا تسييرها وسيلة فعالة للحد من الضجيج الناتج عن حركة الطيران، ويرمي بالدرجة الأولى إلى التقليل قدر الإمكان من الكثافة السكانية التي يمكن أن تتعرض لضجيج الطائرات بحكم الجوار.

كما يعتبر تخطيط وتسيير المطارات أمر ضروري إذا ما أردنا عدم هدر المكاسب المسجلة على مستوى خفض الضجيج بفعل التقنيات المدججة في الطائرات الحديثة تبعاً للتوسع الحاصل على مستوى المناطق السكنية المجاورة للمطارات، الأمر الذي قد يجعل تطور بناء الطائرات مجرد أمر نظري عديم الجدوى.

على أن تخطيط وتسيير استخدام الأراضي حول المطارات يستلزم مراعاة ما يأتي :

1 - ضمان احتياجات المطارات من المساحات المناسبة من أجل الحد من العوائق وكذا إمكانية التوسع المستقبلي.

2 - ضرورة التوفيق بين النمو الحاصل على مستوى النقل الجوي والتدهور الحاصل على مستوى المجال البيئي.

هذا ولقد تضمنت الفقرة " f " من القرار رقم 35 - 05 الصادر عن الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني جملة من التدابير المتعلقة بتخطيط وتسيير استغلال الأراضي والمساحات¹ موجهة للدول، ويتعلق الأمر بما يأتي:

1 - بناء مطارات جديدة بعيدة عن المناطق الحساسة للصوت.

2 - اتخاذ تدابير من شأنها مراعاة المساحات المجاورة.

3 - تحديد مناطق صوت مختلفة حول المطارات تأخذ بعين الاعتبار الكثافة السكانية، النمو الديمغرافي، توقعات نمو حركة النقل.

4 - إقرار قوانين ووضع تدابير تضمن احترام معايير استعمال المساحات.

¹ Planification et gestion de l'utilisation des terrains.

² Manuel de planification d'aéroport.

5- تزويد الهيئات بكل المعلومات المتعلقة بحركة النقل الجوي وتأثيرها على البيئة.

كما طالبت الجمعية العامة من مجلس المنظمة القيام بما يلي:

1- تحرير الوثيقة رقم 9184 المتعلقة باستغلال الأراضي.

2- تحديد التدابير الواجب اتخاذها من أجل ترقية تسيير الأراضي.

وإذا ما استثنينا المطارات التي ستبنى مستقبلاً، فإن الضجيج يبقى إشكالية حقيقية بالنسبة للمطارات المبنية وسط التجمعات السكانية مما كانت كثافتها و مهمما كانت جهة المد والزحف، الأمر الذي يستلزم البحث في بعض التدابير المرتبطة بعمليات الاستغلال الجوي في النقطة الموالية.

ج- التدابير العملية ودورها في التخفيف من الضجيج: يقصد بمصطلح "العملية" في مجال الطيران عدد الأنشطة منها: تخليق الطائرات، مراقبة الطائرات بواسطة أنظمة تسيير الحركة الجوية، مختلف الأنشطة المطارية، وتعتبر الرحلة الجوية عملية تبدأ بالتخطيط المسبق لركوب المسافرين وشحن البضائع، وتنتهي بنزول الركاب وتفريغ البضائع، وكل إجراء من هذه الإجراءات يستلزم مراعاة تدابير تشغيلية الهدف منها تقليل الاعتماد على المحركات الأمر الذي يعني أقل حركة وبالتالي أقل طاقة وأقل ضجيج، وعلى هذا تسمح الإجراءات والتدابير التشغيلية الأقل ضجيجاً باقتصاد التكاليف وكذا الضجيج المرتبط باستغلال الطائرات، وتشمل هذه التدابير ما يلي¹:

1. استعمال مدرجات الهبوط والطرق المرجعية.

2. مراعاة قواعد الهبوط، والتحليق واقترب الطائرات.

3. استخدام إجراءات خفض الطاقة وخفض السحب لتحليق الطائرات في حالة صحيحة، ومن ذلك عدم وجود أجنحة أو عجالات في حالة نشر للتقليل قدر الإمكان من الضوضاء الناتجة عن هيكل الطائرة، وكذا تقليل الدفع العكسي عند الهبوط.

¹ - راجع في هذا الخصوص المنشور رقم 303 - an / 176 الصادر عن الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني لسنة 2004 .

4. استخدام إجراءات المغادرة التي تسمح بخفض الطاقة عند وصول الطائرة لارتفاع 250 متر واستئناف الدفع الكامل تدريجياً بعد الوصول لارتفاع 1000 متر.
5. الحد من استخدام وحدات الطاقة المساعدة أثناء عمليات تشغيل المحرك بسرعة التباطؤ.
6. استخدام الممرات الرئيسية واستخدام وحدات الطاقة الأرضية عند توفرها.
7. محاولة القيام بعمليات التشغيل الاختباري للمحركات في المناطق البعيدة عن المناطق الحضرية أو في مواقع مجهزة بمعدات كتم الصوت أو انحراف الضوضاء.
8. تجنب المناطق الحساسة للضجيج وفقاً لسلطات مراقبة الحركة الجوية من خلال استخدام مسارات الرحلات الجوية المتعددة لتبديد وخفض قوة آثار الضجيج أو استخدام الطرق التي تتميز بالضجيج.

ويبقى اختيار تدبير من هذه التدابير مرتبط بخصائص المطار وما جاوره، مع الأخذ بعين الاعتبار واجب السلامة الذي يعتبر أولوية من الأولويات المنظمة الدولية للطيران المدني.

د - تقييد الاستغلال: لقد حمل ضجيج الطائرات بعض الدول ومنها الصناعية على الخصوص على منع دخول بعض الطائرات إلى مطاراتها التي تعاني حساسية ضد الضجيج، ففي خلال سنوات الثمانينات اقتصر المنع على الطائرات التي بدون شهادة الصلاحية للملاحة (sca) وفي العشرية التالية، امتد المنع إلى طائرات الفصل الثاني، وحالياً شمل هذا الإجراء طائرات الفصل الثالث التي تخلف نسبة عالية من الضجيج، وهذا ما يعني تقييد الاستغلال الجوي الأمر الذي قد يؤثر سلباً على بعض شركات الطيران.

ولقد كان لهذا التقييد دور في مباشرة المنظمة الدولية للحملة من التدابير الرامية إلى التوفيق بين سلطات الدول المضيفة للطائرات المثيرة للضجيج، وبين مصالح شركات الطيران، وكان هذا بدءاً من سنة 1990 حينما طالبت الجمعية العامة للمنظمة الدول بعدم فرض أي قيود على الاستغلال بالنسبة لطائرات الفصل الثاني إلا بعد بحث حلول أخرى، ثم تولت بعد ذلك توفير قاعدة بيانات يمكن من خلالها للدول فرض قيود على استغلال هذا الصنف من الطائرات، ثم أقرت للدول

إمكانية فرض قيود على الاستغلال لهذا الصنف بدءاً من 01 أبريل 1995 وسحبها من الاستغلال بصفة نهائية بتاريخ 31 مارس 2001، على أن تبقى طائرات الفصل الثاني تحت الاستغلال لمدة 25 سنة تسري من تاريخ تسليم شهادة الصلاحية الملاحية. وبخصوص طائرات الفصل الثالث، فإن الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني، قد طالبت الدول سنة 2001 عدم تقييد استغلال الطائرات التي تجاوز مستوى ضجيج طائرات الفصل الثالث إلا بعد تقييم مختلف الحلول الأخرى التي من شأنها تحقيق الضجيج في المطارات المعنية تطبيقاً لمبدأ المقاربة المتوازنة¹.

كما تولت المنظمة إرسال قائمة بالتدابير الوقائية الواجبة الاحترام في حال تم فرض قيود على الاستغلال بالنسبة للطائرات التي تجاوز مستوى الضجيج الوارد في الفصل الثالث من الملحق 16، ومنها على الخصوص الأخذ بعين الاعتبار وضعية الناقلين الجويين للدول في طريق النمو²، وكذا منح الناقلين محملة إخطار معقولة³، بالإضافة إلى إخطار المنظمة الدولية للطيران المدني بكل تقييد للاستغلال⁴.

هذا ولقد عهدت عديد المطارات عبر مختلف أنحاء العالم إلى تقييد الاستغلال بالنسبة لبعض أصناف الطائرات، جاءت على النحو التالي⁵:

1- مطار Roissy ، أين تم تقييد إقلاع الطائرات بين الساعة الحادية عشر والربع ليلاً (23:15) والساعة السادسة صباحاً (06:00)، وكذا هبوط الطائرات بين الساعة (23:30) مساءً والـ (06:00) صباحاً، مع إمكانية معاقبة المخالف بغرامة إدارية قد تصل إلى 12000 أورو

¹ - الفقرة E من القرار رقم 35 - 05 - 02 - A و B .

² - الفقرة E من القرار رقم 35 - 05 - 3 - E .

³ - الفقرة E من القرار رقم 35 - 05 - 3 - g .

⁴ - راجع الفقرة E من القرار رقم 35 - 05 - الحكم g - i .

⁵ www.dgac.org.fr

- 2- مطار HEATHEOW و GATWICK و STANSTED بلندن أين تم تقييد الاستغلال بين الساعة (23:30) والساعة (06:00) صباحاً وهذا منذ 24.10.1993.
 - 3 - مطار Munich بألمانيا، أين تم فرض حظر التجوال بين الساعة منتصف الليل وخمس دقائق والساعة الخامسة صباحاً، باستثناء الرحلات البريدية.
 - 4 - مطار زيورخ Zurich و جنيف سويسرا، فإن تقييد الاستغلال يمتد من منتصف الليل لإلى غاية الساعة السادسة صباحاً.
 - 5 - مطار طوكيو، يمتد تقييد الاستغلال من الساعة الحادية عشر (23:00) ليلاً إلى الساعة السادسة صباحاً (06:00).
 - 6- مطار واشنطن، أين تم تقييد الاستغلال من الساعة العاشرة ليلاً (22:00) إلى غاية الساعة السابعة صباحاً (07:00) وحدد السقف الأعلى للضجيج بـ 85 ديسيبل بالنسبة للاقتراب و 72 ديسيبل بالنسبة للإقلاع¹.
 - 7- مطار تولوز: ابتداءً من 30 مارس 2003، من الساعة 22:30 ليلاً إلى الساعة 06:00 صباحاً بالنسبة للطائرات شديدة الضجيج الواردة في الفصل الثالث، وكذا تجريب المحركات من الساعة 22:00 ليلاً إلى الساعة 06:00 صباحاً.
 - 8- مطار شارل ديغول: ابتداءً من 01 أكتوبر 2001، من الساعة 23:30 إلى الساعة 06:15 بالنسبة لهبوط طائرات الفصل الثالث، و من الساعة 23:15 إلى الساعة 06:00 صباحاً بالنسبة لتحليق طائرات نفس النوع، كما تقرر سحب هذه الطائرات نهائياً ابتداءً من 08 ديسمبر 2003.
- هـ - الرسوم المرتبطة بالضجيج :** تعود أولى السياسات المنهجية من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني فيما يتعلق بالرسوم المتعلقة بالضجيج إلى سنة 1981.
- واعترف مجلس المنظمة بضرورة مواصلة العمل على التحقيق والحد من الضجيج في المطارات بالرغم من النتائج الإيجابية المحققة على هذا الصعيد، مؤكداً ضرورة تسخير الرسوم المحصلة عن

¹ J.L. parant.op.cit.,p43.

الضجيج لفائدة المطارات التي تشهد مثل هذا المشكل مع ضرورة تناسبها مع حجم التكاليف اللازمة للحد منه، مع مراعاة مبدأ المساواة وعدم تطبيقها بوجه تمييزي .

هذا ولقد أشارت المادة 15 من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني إلى الطابع غير التمييزي للرسوم و الأتاوى المرتبطة بالاستغلال الملاحي الجوي إذ تضمنت المبادئ الثلاث الآتية :
أ - تخضع طائرات الدول المتعاقدة لنفس شروط استغلال تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية¹.

ب - لا يجب أن تتجاوز الرسوم المفروضة من دولة متعاقدة عن استغلال مطارات أو خدمات الملاحة الجوية تلك الرسوم المفروضة على الطائرات الوطنية التي تتولى إنجاز خدمات دولية مماثلة².

ج - لا يمكن لدولة متعاقدة فرض أتاوى على مجرد العبور وكذا الدخول أو الخروج من إقليمها لأي طائرة دولة متعاقدة وكذا عن أي أشخاص أو أموال موجودة على متن الطائرة¹.

¹ Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y

Compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

² Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas:

(a) pour les aéronefs qui n'assurent pas des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payée par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

(b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

ويتعلق المبدأ الأخير بضرورة عدم فرض أتاوى عن مجرد منح الترخيص بالدخول أو الخروج أو التحليق على إقليم دولة ما، ولا يتعلق الأمر بحالة استفادة طائرة الدولة المتعاقدة من الخدمات المطارية، التي يبقى للدولة المضيفة مطلق الصلاحية في فرض الرسوم المرتبطة باستغلال هذه الخدمات.

خاتمة :

إن الجهود المبذولة من طرف المنظمة الدولية للطيران لا يمكن أن تؤتي كامل نتائجها ما لم تقترن بجهود أطراف أخرى على غرار شركات تصنيع الطائرات التي ينامط بها تحديث وتطوير طائرات ذات ضجيج منخفض أو طائرات كاتمة للصوت من دون التأثير على نمو قطاع النقل الجوي. كما لا يخفى الدور الذي يمكن أن تلعبه الدول في هذا المجال من خلال تطوير منشآت مقاومة للضجيج في المناطق المجاورة للمطارات التي يجري استغلالها، وكذا إنجاز مطارات خارج المدن العمرانية، الأمر الذي يساهم في تطوير حركة النقل الجوي من دون التأثير السلبي على سلامة وأمن المرتفقين، وكذا تحديث أساطيلها الجوية، ويشدد وقع هذا الالتزام على عاتق الدول النامية التي تحوز ما يزيد عن 70% من الطائرات المسببة للضجيج.

على أن اغتنام بعض الدول الصناعية لبعض تدابير المنظمة الدولية للطيران المدني على غرار تقييد الاستغلال من شأنه عرقلة الدول النامية عن تطوير أساطيلها الجوية مادام في ذلك حرمان لها من استغلال طرق ملاحية ذات مردودية عالية ويتعلق الأمر على وجه الخصوص بالدخول والخروج من وإلى الفضاء الأوروبي، وفي هذا تكريس لحجم الهوة ، والفجوة الموجودة بين قوة الشمال وضعف الجنوب.

¹ Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

والشأن نفسه بالنسبة للإجراء المتعلق بالأتاوى والرسوم المتعلقة بالضجيج والتي لن يتحملها في النهاية إلا الناقلين الجويين للدول النامية وهو الأمر الذي من شأنه حمل هؤلاء على الخروج من قطاع المنافسة تاركين المجال لهيمنة شركة النقل الجوي للدول الصناعية المتقدمة والتي تملك ما يقل عن 30% من الطائرات المسببة للضجيج.

وبهذا قد تصبح تدابير المنظمة الدولية للطيران المدني من وسيلة لتطوير هذا الأخير إلى أداة لمد هيمنة الدول الصناعية على قطاع لم يتوقف عن النمو، وهو ما يحتم ضرورة مراعاة حجم الفارق بين ضعف الدول النامية و قوة الدول الصناعية عند صياغة تدابير بيئية، تحفظ لكل متدخل حقه

قائمة المراجع:

1. الاتفاقية الدولية المتعلقة بالطيران المدني الدولي لـ 07 ديسمبر 1944. (اتفاقية شيكاغو)
2. الملحق السادس عشر من اتفاقية شيكاغو لـ 07 ديسمبر 1944 المتعلقة بحماية البيئة .
3. تقرير التنمية البشرية 2008/2007 محاربة تغير المناخ ، التضامن الإنساني في عالم منقسم ، صادر عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي undp ، نشر مؤسسة الكرسي للنشر ، لبنان 2007.
4. المنشور رقم 303 - an / 176 الصادر عن الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني لسنة 2004 .

5. T. Rich, les nouveaux instruments juridiques du prévention du bruit dans l'environnement, mémoire de recherche m2 , université paris 1 , 2006 _ 2007.

6. J.L. parant, les nuisances acoustiques au tour des aéroports, journal de physique, volume 04. 1994. France.

7. Résolution de l'assemblée générale de l'icao 35-05.

8. Résolution de l'assemblée générale de l'icao 36-22.

9. www.icao.org.int.

10. www.dgac.org.fr

